

УСЦМ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USCM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСЦМ МАГНИТОГОРСК
USCM MAGNITOGORSK

УСЦМ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USCM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	532335с 0584520в. В центре ВПП 532335N 0584520E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	14 км З г. Магнитогорск 14 KM W of Magnitogorsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	1432 фт/436 м/19.7°C 1432 FT/436 M/19.7°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-10 м -10 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°В (2017)/3.5°В 12°E (2017)/3.5°E
6.	Администрация АД, адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный Аэропорт Магнитогорск», Россия, 455033, Челябинская обл., г. Магнитогорск. JSC "Magnitogorsk International Airport", Magnitogorsk, Chelyabinskaya Oblast, 455033, Russia. Тел./Tel.: (3519) 29-94-25, 29-94-95 AFTN: УСЦМАПДУ / USCMAPDU E-mail: airport@airmgn.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСЦМ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USCM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0345-1230 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0345-1230 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR

УСЦМ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
USCM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Средства обработки грузов весом до 80 кг за 1 место Cargo handling facilities up to 80 kg for one piece of cargo
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1, RT
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗА-40 – 1 шт., ТЗА-17 – 1 шт., ТЗА-10 – 1 шт. TZA-40 – 1 unit, TZA-17 – 1 unit, TZA-10 – 1 unit.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦМ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
USCM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	В г. Магнитогорске In Magnitogorsk
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси Taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Магнитогорске Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Magnitogorsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банки в г. Магнитогорске, почтовое отделение в аэропорту Banks in Magnitogorsk, Post Office at the airport
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Магнитогорске In Magnitogorsk
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦМ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
USCM AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 6, к/с CAT 6, H24
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	3 пожарных автомобиля, поисковые автомобили УАЗ-3962 и Рено Дастер 3 fire-fighting vehicles, vehicles for search operations UAZ-3962 and Renault Duster
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Аварийные пневмотканевые подъемники (АПТП) – 1 комплект; Автокран НК-1200 (120 т); Эвакуационный комплекс – 1 комплект (по договорам); Седельный тягач КРАЗ-6443 с тралом 51 т; Персонал – аварийно-спасательная команда аэропорта. Emergency lifting bags (АПТ) – 1 set; NK-1200 autocrane (120 tons); Removal complex – 1 set (under the contracts); KRAZ-6443 tow tractor with trailer of 51 tones load capacity; Personnel – airport rescue and recovery team.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦМ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USCM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1-я очередь: ВПП; всё искусственное покрытие по 10 м от боковых границ ВПП (с уклоном не более 1:10); огни ССО на ВПП; РД 2; перрон № 2 (МС 10-12) (с уклоном не более 1:10); установленные зоны РМС КРМ и ГРМ; подъездные пути и места дислокации аварийно-спасательной команды.</p> <p>2-я очередь: МРД от РД 2 до траверза МС 5 на ширину 10 м (с уклоном не более 1:10); обочины РД 2 и очищаемой части МРД на ширину 10 м (с уклоном не более 1:10); перрон № 1 (МС 1-4) (с уклоном не более 1:10).</p> <p>3-я очередь: лётная полоса по всей длине на 25 м по обе стороны от боковых границ искусственного покрытия ВПП (с уклоном не более 1:10); перрон № 1 (МС 5-9), обочины перронов и МС (с уклоном не более 1:10); подъездные пути к зданию перронной механизации, ГСМ, служба наземного обеспечения; внутри аэропортовые дороги.</p> <p>1. RWY, all artificial pavement to a width of 10 M from RWY edges (with a slope not more than 1:10); lights of lighting system on RWY; TWY 2; Apron 2 (stands 10-12) (with a slope not more than 1:10); established ILS LOC and GP areas; access roads and emergency and rescue station.</p> <p>2. MAIN TWY from TWY 2 to abeam stand 5 to a width of 10 m (with a slope not more than 1:10); shoulders of TWY 2 and cleared part of MAIN TWY to a width of 10 m (with slope not more than 1:10); Apron 1 (stands 1-4) (with slope not more than 1:10).</p> <p>3. Runway strip at full length to a width of 25 m from RWY edges (with a slope not more than 1:10), Apron 1 (stands 5-9), shoulders of aprons and stands (with slope not more than 1:10); access roads to apron mechanical aids building, fuel and lubricant points, ground handling service; inner airport roads.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦМ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
USCM AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	<p>Перрон 1 / Apron 1: МС 1, 2, 4 / Stands 1, 2, 4 – асфальтобетон, цементобетон / Asphalt-Concrete, Cement-Concrete, PCN 20/R/B/X/T: 16 MAR–31 OCT, PCN 25/R/B/X/T: 01 NOV–15 MAR.</p> <p>МС 3 / Stand 3 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 11/F/D/Y/T: 16 MAR–31 OCT, PCN 14/F/D/Y/T: 01 NOV–15 MAR.</p> <p>Перрон 2 / Apron 2: МС 10-12 / Stands 10-12 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 40/R/A/W/T: 16 MAR–31 OCT, PCN 50/R/A/W/T: 01 NOV–15 MAR.</p>
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	<p>РД / TWY: 2 – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, общая ширина с обочинами 37.5 м / the total width including shoulders is 37.5 M, PCN 35/R/A/W/T: 16 MAR–31 OCT, PCN 45/R/A/W/T: 01 NOV–15 MAR</p> <p>МРД (участок, прилегающий к перрону № 2) / MAIN TWY (segment adjoining Apron 2) – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 40/R/A/W/T: 16 MAR–31 OCT, PCN 50/R/A/W/T: 01 NOV–15 MAR</p> <p>МРД (от перрона № 2 до траверза МС 8) / MAIN TWY (from Apron 2 to abeam stand 8) – 18 М, асфальтобетон, цементобетон / Asphalt-Concrete, Cement-Concrete, PCN 27/R/B/W/T: 16 MAR–31 OCT, PCN 36/R/B/W/T: 01 NOV–15 MAR</p>
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	МС 1-4 – 1411 фт / 430 м / Stands 1-4 – 1411 FT / 430 M МС 10, 11 – 1407 фт / 429 м / Stands 10, 11 – 1407 FT / 429 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	МС 10 / Stand 10
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	МС 10, 11 / Stands 10, 11
6.	Примечания Remarks	нет NIL

**УСЦМ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**

USCM AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД, участок сопряжения РД с ВПП, край РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line, junction of TWY and RWY, TWY edge.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦМ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

USCM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

УСЦМ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

USCM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Магнитогорск Magnitogorsk Aeronautical Meteorological Station (Civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Челябинск 9 часов Chelyabinsk Aeronautical Meteorological Station (Civil) 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная, устная консультация, MetAviaБрифинг Personal, verbal consultation, MetAviaBriefing
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	TAF, METAR/SPECI по маршруту полета, пунктам посадки, запасным аэродромам; GAMET, SIGMET, AIRMET; карты SIGWX, W/T. Рус, англ TAF, METAR/SPECI for flight route, points of landing, alternate aerodromes; GAMET, SIGMET, AIRMET; SIGWX, W/T charts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ , U ₇ , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂ , P ₈₅ , P ₇ , P ₅ , P ₄ , P ₃ , P ₂₅ , P ₂ , SWH, SWM, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АТИС ATIS
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	КДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УСЦМ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USCM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способ- ность (PCN) и по- верхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение поро- гов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordi- nates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
18	196°07' 184°	3250x45	PCN 35/R/A/W/T 16 MAR-31 OCT PCN 45/R/A/W/T 01 NOV-15 MAR Cement-Concrete	532425.88N 0584544.78E 532244.89N 0584456.00E -9.4 M	THR 1395 FT/ 425.0 M
36	016°06' 004°	3250x45	PCN 35/R/A/W/T 16 MAR-31 OCT PCN 45/R/A/W/T 01 NOV-15 MAR Cement-Concrete	532244.89N 0584456.00E 532425.88N 0584544.78E -9.5 M	THR 1432 FT/ 436.0 M
Уклон ВПП и кон- цевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможе- ния (м)	Размеры полос, свободных от пре- пятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3550x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3550x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСЦМ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USCM AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
18	3250	3400	3250	3250	нет/NIL
от РД 2 / from TWY 2	1700	1850	1700	-	нет/NIL
36	3250	3400	3250	3250	нет/NIL
от РД 2 / from TWY 2	1550	1700	1550	-	нет/NIL

УСЦМ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USCM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	length, spacing, colour, INTST	spacing, colour, INTST	colour WBAR	LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18	CAT I 870 M LH	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	3250 M, 60 M 2650 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
36	900 M LIL SALS	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3250 M, 60 M 2650 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УСЦМ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
USCM AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые синие: на РД 2. Осевых: нет. Edge blue: on TWY 2. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Автономный дизель-электрический агрегат / 1 сек. Independent diesel-electric set / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦМ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USCM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Вертолетная площадка 532318с 0584518в Helipad 532318N 0584518E
2.	Превышение TLOF/FATO elevation	1431 фт / 432 м 1431 FT / 432 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность маркировки TLOF and FATO area dimensions, surface, strength.	15x15 м, асфальтобетон, цементобетон, дневная маркировка 15x15 M, Asphalt-Concrete, Cement-Concrete, day marking PCN 25/R/B/X/T: 16 MAR–31 OCT PCN 31/R/B/X/T: 01 NOV–15 MAR
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦМ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USCM AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Магнитогорск диспетчерский район / Magnitogorsk CTA: 540204N 0582709E – 540105N 0591823E – 531549N 0594357E – 522712N 0584136E – 523500N 0581900E – 531600N 0573400E – 540204N 0582709E Магнитогорск диспетчерская зона / Magnitogorsk CTR: Окружность радиусом 45 км с центром / A circle radius of 45 KM centred at 532415N 0584527E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Магнитогорск диспетчерский район / Magnitogorsk CTA: выше 1500 м / 5000 фт AMSL до FL260/ above 1500 M / 5000 FT AMSL up to FL260 Магнитогорск диспетчерская зона / Magnitogorsk CTR: от земли до FL090 / GND – FL090
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Магнитогорск-Вышка Magnitogorsk-Tower рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	7000 фт/(1710) м 7000 FT/(1710) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСЦМ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USCM AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		124.000 121.500	к/с H24	Reserve FREQ Emergency FREQ
КДП TWR	Магнитогорск-Вышка Magnitogorsk-Tower	120.800	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Магнитогорск-АТИС Magnitogorsk-ATIS	132.800	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
Транзит Transit	Магнитогорск-Транзит Magnitogorsk-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Магнитогорск-Наземное обслуживание Magnitogorsk-Ground handling	119.000	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground mainte- nance personnel during towing and start-up

УСЦМ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USCM AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обслуживаемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (12°E/-)	MГР MGR	114.1	к/с H24	532415.4N 0584527.3E	1400 FT / 420 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 36 ILS кат. I (12°В/-) LOC 36 ILS CAT I (12°E/-)	ИРФ IRF	108.7	к/с H24	532455.7N 0584559.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 36 GP 36		330.5	к/с H24	532255.9N 0584454.1E			2.7°, RDH 15.6 M/51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 36 LOM 36	РФ RF	480	к/с H24	532037.8N 0584354.8E			184°MAG/4.1 KM RWY 36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 36 LMM 36	Р R	975	к/с H24	532213.8N 0584440.3E			184°MAG/1.0 KM RWY 36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 18 ILS кат. I (12°В/-) LOC 18 ILS CAT I (12°E/-)	ИЦП ICP	109.9	к/с H24	532215.1N 0584441.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 18 GP 18		333.8	к/с H24	532414.4N 0584547.7E			2.7°, RDH 15.4 M/51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 18 NDB/MKR 18	Ц C	975	к/с H24	532456.8N 0584559.7E			004°MAG/1.0 KM RWY 18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
МРМ MKR		75	к/с H24	532624.8N 0584640.2E			004°MAG/3.8 KM RWY 18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УСЦМ USCM	115.400 CH 22351	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 18 GLS кат. I GBAS (H) 18 GLS CAT I	G18A	CH 21118	к/с H24	532413.6N 0584547.4E		37	2.7°, TCH 15.4 M/51FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 36 GLS кат. I GBAS (H) 36 GLS CAT I	G36A	CH 20707	к/с H24			37	2.7°, TCH 15.6 M/51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УСЦМ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по осевым линиям РД с повышенным вниманием экипажа, на минимальном радиусе и скорости, обеспечивающей безопасность ВС при торможении. РД 1, 3, 4 закрыты.

МРД от перрона 2 до РД 1 и от перрона 1 до РД 4 закрыта для эксплуатации.

2. Руление на места стоянки и с них

Прибывающие ВС рулят (перемещаются) до указанной стоянки самостоятельно. Руление ВС по РД 2 и МРД (от перрона 2 до перрона 1) в темное время суток при видимости 2000 м и менее производится за машинной сопровождения. В других случаях руление ВС за машиной сопровождения выполняется по требованию экипажа.

Без разрешения диспетчера КДП руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

3. Зона стоянки для вертолетов

Вертолетная площадка и МС 1-4, 10-12.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецавтомшины может быть запрошена через диспетчера КДП.

5. Ограничения при рулении

Руление ВС Як-42, Ту-134, Ил-18, Ан-12, RRJ-95, А-319, А-320, В737-300, В737-400, В737-500, В737-700 по МРД осуществлять на пониженной скорости, строго по оси руления, ВС Ил-18 и Ан-12 на тяге внутренних двигателей.

При занятой МС 11 руление ВС восточнее МС 11 ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

6. Ограничения полетов вертолетов

Взлет и посадка вертолетов с массой больше 12 тонн выполняются с/на ВПП 18/36.

Для взлета и посадки выделены следующие сектора с магнитными азимутами: 286°–339° и 151°–199° от контрольной точки вертолетной площадки.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Согласно Doc 9137, часть 5 ICAO.

**УСЦМ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА**

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

Мероприятия по уменьшению шумов при работе двигателей на земле, при взлете и уходе на второй круг:

- буксировка ВС для запуска двигателей на предварительном старте;
- применение экипажами ВС режимов полета согласно РЛЭ;

Ограничений по шуму на вылете и прилете нет.

USCM AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**1. Airport regulations**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by taxiing and by towing using special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out along TWY centre lines, with increased caution of the flight crew, at minimum radius and speed providing safe aircraft braking performance. TWY 1, 3, 4 are not AVBL.

MAIN TWY is closed from Apron 2 to TWY 1 and from Apron 1 to TWY 4.

2. Taxiing to and from stands

Arriving aircraft shall taxi to the designated stand under own engines power. At night when visibility is 2000 m or less taxiing of ACFT via TWY 2 and MAIN TWY (from Apron 2 to Apron 1) shall be executed after "Follow-me" vehicle. In other cases, assistance of "Follow-me" vehicle is provided upon request of the flight crew.

Taxiing and towing without TWR controller's clearance are PROHIBITED.

3. Parking area for helicopters

Helipad and stands 1-4, 10-12.

4. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi guide lines may be unseen due to snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller.

5. Taxiing – limitations

Yak-42, Tu-134, Il-18, An-12, RRJ-95, A-319, A-320, B737-300, B737-400, B737-500, B737-700 ACFT shall taxi along MAIN TWY at reduced speed, strictly along taxi guide line, Il-18 and An-12 ACFT shall taxi under inboard engines power.

Taxiing of ACFT east of stand 11, when stand 11 is occupied, is PROHIBITED.

6. Helicopter traffic - limitation

Take-off and landing of helicopters with mass more than 12 tons shall be carried out from/on RWY 18/36.

The following sectors are designated for take-off and landing: 286°-339° and 151°-199° AZMAG from the helipad reference point.

7. Removal of disabled ACFT

According to ICAO Doc 9137 Part 5.

USCM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off and climb shall be executed by flight crews of all aircraft.

Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of reduction of flight safety.

Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of the aircraft engines failure during take-off.

Noise abatement measures during engines operation on the ground, take-off and missed approach are as follows:

- towing of aircraft for engines start-up to the runway-holding position;
- use of flight modes by flight crews in accordance with the Aeroplane Flight Manual;

Noise restrictions for arriving and departing ACFT are not established.

УСЦМ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

Взлет ВС производится от начала ВПП. Для ВПП 36/18 разрешается производить взлет ВС от РД 2 при наличии запроса экипажа ВС и его доклада о готовности к взлету от РД 2.

При полетах по ППП в районе аэродрома ниже эшелона перехода органом ОВД в целях обеспечения вертикального эшелонирования назначаются высоты 3000 фт, 4000 фт, 5000 фт, 6000 фт или 7000 фт. Может быть назначена любая высота, кратная 100 фт, в диапазоне высот 3000-7000 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH аэродрома, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов QNH – метры QFE).

На аэродроме приоритетными в использовании являются SID и STAR с использованием зональной навигации (RNAV) на основе спутниковой навигационной системы (GNSS). Основной процедурой точного захода на посадку по приборам является система ILS W. При намерении выполнить заход, отличный от ILS W, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и получить подтверждение.

На аэродроме применяется визуальный заход на посадку ВС всех категорий.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем. Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку воздушному судну, выполняющему полет по ППП, при условии:

- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение, или

- экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку;

- после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) её ориентирами.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение захода на посадку экипаж выдерживает траекторию и профиль снижения по своему расчету, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода на посадку. Ответственность за выдерживание безопасного профиля снижения (за безопасный пролет препятствий) возлагается на экипаж ВС.

При потере визуального контакта с ВПП или её ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД

Для обеспечения возможности и регулирования очередности захода на посадку, а также при введении временного ограничения на аэродроме используются зоны ожидания, указанные органом ОВД. Зоны ожидания расположены над точками или навигационными средствами: БПРМ 36, ДПРМ 36, ОПРМ 18, СМ003, СМ011, R155 D28 MGR, R034 D28 MGR. Выход из зоны ожидания и порядок выхода по указанию органа ОВД.

USCM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

ACFT take-off shall be executed from the RWY beginning. It is permitted for ACFT to take off from RWY 36/18 junction with TWY 2 upon request of the flight crew and report about readiness to take off from TWY 2.

During IFR flights in the terminal area below the transition level, ATS unit assigns altitudes 3000 ft, 4000 ft, 5000 ft, 6000 ft or 7000 ft for the purpose of providing vertical separation. Any altitude divisible by 100 ft can be assigned in the altitude range 3000-7000 ft.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon the aerodrome QNH must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table of feet QNH – metres QFE).

SID/STAR RNAV (GNSS) are priority procedures at the aerodrome. ILS W approach procedure is the basic instrument precision approach procedure. In case of intention to execute approach other than ILS W, the flight crew must inform ATS unit about it and obtain confirmation.

Visual approach is available at the aerodrome for all ACFT categories.

Clearance to execute visual approach for ACFT performing IFR flight shall be requested by the flight crew or is initiated by ATS unit. In the latter case, coordination with the flight crew is required. ATS unit issues clearance to execute visual approach for ACFT performing IFR flight on condition that:

- the reported ceiling corresponds to or exceeds altitude of the initial approach segment for ACFT which has obtained such clearance, or

- the flight crew reports that weather conditions allow to execute visual approach and landing;

- the flight crew reported establishing visual contact with the runway and (or) its references.

After obtaining clearance from ATS unit to execute visual approach, the flight crew shall maintain descent path and profile according to own calculation unless ATS unit has assigned restrictions for execution of visual approach. The flight crew is responsible for maintaining a safe descent profile (safe overflight of obstacles).

In case if visual contact with the runway or its references is lost, the flight crew shall carry out missed approach under IFR and immediately inform ATS unit about it.

In order to provide and regulate approach sequence and in case temporary restriction is implemented at the AD, holding areas assigned by ATS unit shall be used. Holding areas are AVBL over the following waypoints or navigation aids: LMM 36, LOM 36, NDB/MKR 18, CM003, CM011, R155 D28 MGR, R034 D28 MGR. ACFT exit from holding area and procedure of exit shall be executed by instruction of ATS unit.

2. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД на основе первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль с использованием вторичного обзорного радиолокатора является основным способом наблюдения.

Код индивидуального опознавания назначается органом ОВД перед вылетом.

3. Потеря радиосвязи

Экипаж ВС дополнительно к установленным процедурам обязан прослушивать на частоте ДППМ (RF 480 кГц) информацию и указания диспетчера.

При потере радиосвязи непосредственно после взлёта командир ВС производит заход на посадку по схеме ILS W ВПП 36/18. При неработающей системе ILS, выполняет схему захода VOR, NDB или GLS, RNP ВПП 36/18, по усмотрению экипажа. Если посадка не представляется возможной (по метеоусловиям или масса воздушного судна превышает посадочную), то командир ВС имеет право:

- выполнить стандартные процедуры в зоне ожидания над ДППМ RF или ОПРМ С на высоте 5000 фт, затем произвести заход и посадку на аэродроме Магнитогорск;

- следовать на аэродром назначения в соответствии с выданными перед вылетом условиями;

- следовать на ближайший запасной аэродром на нижнем безопасном эшелоне (по направлению полета).

При потере радиосвязи на этапе набора заданного эшелона (высоты), командир ВС имеет право:

- следовать на аэродром назначения в соответствии с выданными перед вылетом условиями;

- следовать на запасной аэродром;

- произвести посадку на аэродроме Магнитогорск.

При потере радиосвязи при следовании на аэродром Магнитогорск командир ВС продолжает полет по стандартному маршруту прибытия и выполняет заход на посадку. Если посадка не представляется возможной, то командир ВС осуществляет уход на запасной аэродром.

При отказе радиосвязи в процессе захода на посадку на этапе векторения, для обеспечения захода на посадку, экипаж ВС обязан набрать минимальную безопасную высоту, указанную на «Обзорной карте минимальных абсолютных высот УВД (ICAO)», перейти на самостоятельное самолетовождение, выйти на VORDME MGR.

Примечание:

При выключенном VORDME MGR использовать ДППМ RF или ОПРМ С в зависимости от МПУ посадки.

После прохода VORDME MGR/ДППМ RF/БППМ R/ОПРМ С осуществить заход на посадку по установленной схеме (ILS Y, ILS X, ILS Z).

При потере радиосвязи в условиях полёта по ПВП, командир ВС продолжает выполнять полёт по плану до аэродрома первой посадки. Если полёт по ПВП до аэродрома первой посадки невозможен, следовать на запасной аэродром (аэродром вылета), где погода позволяет произвести посадку по ПВП.

2. ATC surveillance procedures

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control and ATS using primary surveillance radar has no peculiarities.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control using secondary surveillance radar is the basic method of surveillance.

SSR code (squawk) shall be assigned by ATS unit prior to departure.

3. Communication failure

The flight crew in addition to the established procedures must monitor information and controller's instructions on LOM frequency (RF 480 kHz).

In case of communication failure immediately after take-off, pilot-in-command shall carry out RWY 36/18 ILS W approach procedure. If ILS is inoperative, RWY 36/18 VOR, NDB or GLS, RNP approach procedure shall be executed at the flight crew's discretion. In cases when landing does not seem possible (due to meteorological conditions or if ACFT mass exceeds landing mass), the pilot-in-command has the right:

- to carry out the standard holding procedures over LOM RF or NDB/MKR C at altitude 5000 ft and carry out approach and landing at Magnitogorsk AD;

- to proceed to destination AD in accordance with the instructions, issued prior to departure;

- to proceed to the nearest alternate aerodrome at the lower safe flight level (along the flight route).

In case of communication failure during climb to FL (altitude), the pilot-in-command has the right:

- to proceed to destination AD in accordance with the instructions, issued prior to departure;

- to proceed to the alternate aerodrome;

- to execute landing at Magnitogorsk AD.

In case of communication failure when proceeding to Magnitogorsk AD the pilot-in-command shall proceed along the established STAR and execute approach procedure. In case when landing does not seem possible the pilot-in-command shall proceed to the alternate aerodrome.

In case of communication failure during vectoring for approach, the flight crew must climb to the minimum safe altitude, indicated on "ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (ICAO)", change to own navigation and proceed to VORDME MGR.

Note:

When VORDME MGR is out of service, flight crews shall use LOM RF or NDB/MKR C depending on landing heading.

After passing VORDME MGR/LOM RF/LMM R/NDB/MKR C flight crews shall execute the established approach procedure (ILS Y, ILS X, ILS Z).

In case of communication failure during a VFR flight, pilot-in-command shall proceed to the aerodrome of first landing according to the flight plan. If it is not possible to execute a VFR flight to the aerodrome of first landing, ACFT shall proceed to the alternate aerodrome (aerodrome of departure), where weather conditions allow to execute landing under VFR.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

4.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры LVP для взлета вводятся органом ОВД аэродрома по каналам авиационной связи, установленной фразой: «Применяются процедуры в условиях ограниченной видимости».

В период действия процедуры LVP ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

- взлет не от начала ВПП;
- взлет без остановки на исполнительном старте.

4.2 ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

- ВПП 36/18 – для взлёта;
- РД 2 – для руления;
- автомобиль сопровождения (по запросу экипажа).

4.3 Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

LVP вводятся органом ОВД аэродрома для взлёта при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м.

LVP отменяются при дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м или более и наличии тенденции к улучшению погодных условий.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полёты по ПВП ниже эшелона перехода в районе аэродрома выполняются на согласованных с органом ОВД абсолютных высотах по давлению QNH аэродрома кратных 100 фт, в диапазоне высот от минимальной безопасной абсолютной высоты до высоты 7000 фт (абсолютная высота перехода).

Взлёт и посадка на ВПП 36/18 по ПВП выполняется днём и ночью.

Взлёт и посадка на вертолётную площадку выполняется по-вертолётному в светлое время суток в период работы аэропорта.

УСЦМ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Сезонная миграция птиц

Сезонные перелеты птиц происходят в период 25 апреля – 15 мая, 20 сентября – 10 октября. Большинство птиц совершают перелеты на высотах 1760 фт/(100) м – 2750 фт/(400) м. Основные направления миграции – осенью с севера на запад и с востока на запад, весной – в обратном направлении.

2. Суточная миграция птиц

Утром с 0600 до 1300, максимально с 0900 до 1000, вечером с 1800 до 2100 на высотах 1600 фт/(50) м – 1760 фт/(100) м.

Орнитологическая информация передается органом ОВД на частоте 120.800 МГц.

Орган ОВД доводит до экипажа ВС, выполняющего взлёт или заход на посадку, информацию об орнитологической обстановке на аэродроме Магнитогорск, полученную от оператора аэродрома. Орган ОВД при обнаружении птиц на траектории полета и на летной полосе информирует экипаж ВС.

4. Low visibility procedures

4.1 Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented by ATS unit using the phrase: "Low visibility procedures in progress" via the channels of aeronautical telecommunication.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

- to take off not from the runway beginning;
- to take off without stop at the line-up position.

4.2 RWY and appropriate equipment available for use in accordance with low visibility procedures

- RWY 36/18 – for take-off;
- TWY 2 – for taxiing;
- "Follow-me" vehicle (upon request of the flight crew).

4.3 Weather conditions for LVP application

Low visibility procedures are implemented by ATS unit for ACFT take-off, when RVR is less than 550 m.

Low visibility procedures are cancelled by ATS unit, when RVR is 550 m or above and there is a tendency for improvement of weather conditions.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights in the terminal area below the transition level shall be executed at altitudes, coordinated with ATS unit, based upon aerodrome QNH divisible by 100 ft in the altitude range from the minimum safe altitude up to 7000 ft (transition altitude).

VFR take-off and landing from/on RWY 36/18 shall be executed in the day-time and at night.

Take-off and landing from/on helipad shall be executed as no-run take-off and landing only in daylight hours during AD OPR HR.

USCM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Seasonal bird migration

Seasonal bird migrations occur from 25 April till 15 May, from 20 September till 10 October. Most birds migrate at heights 1760 ft/(100) m – 2750 ft/(400) m. Main migration routes are from north to west and from east to west in autumn, and vice versa in spring.

2. Daily bird migration

From 0600 till 1300 in the morning, maximum from 0900 till 1000, and from 1800 till 2100 in the evening at heights 1600 ft/(50) m – 1760 ft/(100) m.

Ornithological information is transmitted by ATS unit on frequency 120.800 MHz.

ATS unit informs flight crew of ACFT, executing take-off or approach, about the ornithological situation at Magnitogorsk AD, obtained from the AD operator. ATS unit shall inform flight crew in case of detecting birds on the flight path and on the runway strip.

УСЦМ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
USCM AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 USCM-31 AD 2.1 USCM-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 18/36	AD 2.1 USCM-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 USCM-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 USCM-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 USCM-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 USCM-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 USCM-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 USCM-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 USCM-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 USCM-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 USCM-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 USCM-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 USCM-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 USCM-91
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 36	AD 2.1 USCM-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 18	AD 2.1 USCM-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 36	AD 2.1 USCM-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 18	AD 2.1 USCM-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X RWY 36	AD 2.1 USCM-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W RWY 36	AD 2.1 USCM-103
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W RWY 18	AD 2.1 USCM-104
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 36	AD 2.1 USCM-105
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 18	AD 2.1 USCM-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 36	AD 2.1 USCM-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 18	AD 2.1 USCM-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 36	AD 2.1 USCM-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 36	AD 2.1 USCM-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 18	AD 2.1 USCM-112
Visual Approach Chart – ICAO	AD 2.1 USCM-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.1 USCM-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.1 USCM-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.1 USCM-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.1 USCM-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 36	AD 2.1 USCM-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 18	AD 2.1 USCM-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 36	AD 2.1 USCM-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 18	AD 2.1 USCM-158